



PËRMBLEDHJE JOTEKNIKE PËR HEKURUDHËN SHQIPTARE

Hyrje

Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) po merr në konsideratë dhënien e një huaje sovrane prej 36.87 milionë Euro për Republikën e Shqipërisë, për të financuar një program për përmirësime në infrastrukturën hekurudhore me përfitues Hekurudhën Shqiptare sh.a (HSH).

Huaja do të përdoret për financimin e elementeve të mëposhtme (së bashku ‘Projekti’):

- rehabilitimin dhe përmirësimin e 34.7 km linjë hekurudhore ndërmjet Terminalit Publik të Transportit Tiranë (TPT) dhe qytetit të Durrësit, dhe
- ndërtimi i rreth 5km linjë hekurudhore të re ndërmjet TPT Tiranë dhe Tirana International Airport (TIA), me degëzime shtesë në një gjatësi prej 950m dhe 800m për të lidhur përkatësisht linjën e re me TPT dhe qytetin e Durrësit .

Paratë nga huaja e Bankës do të përdoren për të bashkëfinancuar punimet e ndërtimit, si edhe mbikëqyrjen e punimeve që lidhen me Projektin.

Përshkrimi dhe qëllimi i Projektit

Linja Tiranë–Durrës është aktualisht segmenti më i ngarkuar i rrjetit hekurudhor shqiptar, i cili bën lidhjen ndërmjet kryeqytetit dhe Durrësit, qytetit të dytë më të madh në Shqipëri, si edhe me portin e Durrësit, që është një portë hyrëse detare shumë e rëndësishme.

E ndërtuar në vitin 1951 dhe e rehabilituar në vitin 1996, linja Tiranë – Durrës është linja e infrastrukturës më moderne e rrjetit. Linja hekurudhore përshkon kryesisht terren të sheshtë, me zona kodrinore që ndodhen në zonën e gjerë të Vorës dhe në Rrashbull. Aktualisht, limiti maksimal i shpejtësisë në linjën Tiranë-Durrës është 60km/orë. Megjithatë, për shkak të vjetërsisë së trenave dhe kushteve të rënduara të shinave dhe infrastrukturës (për shembull, sinjalistika në linjën Tiranë-Durrës nuk punon), shpejtësia maksimale e trenave aktualisht është ulur në 40km/orë.

Linja që do të rehabilitohet si pjesë e Projektit fillon në platformën e stacionit të Terminalit të Durrësit dhe përfundon në stacionin e Terminalit Publik të Transportit, me një gjatësi totale prej 34.7km.

Linja Tiranë– Durrës shërben si për transportin e pasagjerëve ashtu edhe për atë të mallrave. Aktualisht ajo funksionon me pesë stacione: Durrës (stacioni fundor), Shkozë, Sukth, Vorë dhe Kashar. Ish-stacioni fundor i Tiranës, në qendër të qytetit, është shembur, dhe një terminal i ri (Terminali i ri Publik i Transportit) do të integrohet me linjën ekzistuese.

Gjithashtu, stacioni i Shkozetit përfshin ambiente për vagonët e mallrave dhe magazinën kryesor hekurudhor (përfshirë një oficinë mirëmbajtjeje dhe cisterna karburanti). Këto ambiente nuk janë pjesë e Projektit aktual të rehabilitimit, përveç rivendosjes së lidhjes së këtyre ambienteve me korridorin e përmirësuar hekurudhor. Zona e Projektit tregohet në Figurën 1.

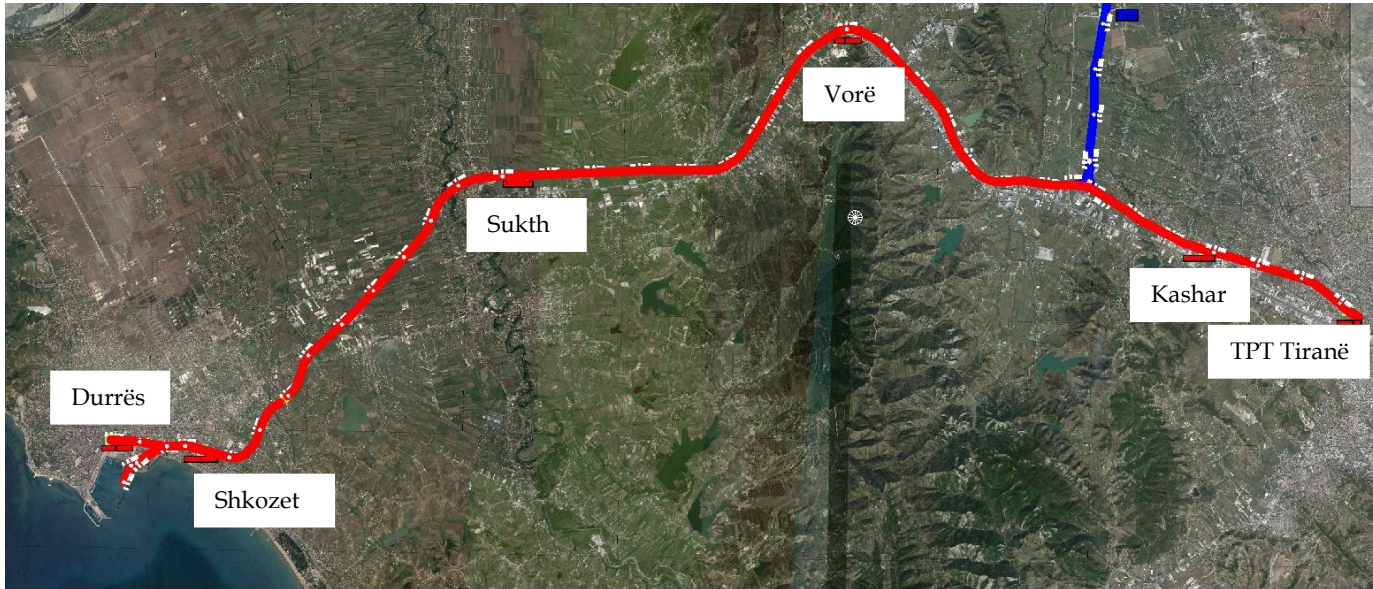


Figura 1. Linja Hekurudhore Tiranë-Durrës që do të rehabilitohet (vija e kuqe) lidhja e re me Tirana International Airport (vija blu). Kjo fotografi është marrën nga Kuadri për Blerjen e Tokës (Railcon JV, 2016)

Përfitimet e Projektit

Projekti do sjellë modernizimin e linjës Tiranë-Durrës dhe do të sigurojë një linjë të re të rëndësishme për të dyja qytetet në Tirana International Airport. Pritet që në vijim të rehabilitimit të hekurudhës nga Projekti, dhe shtimit të trenave të rinj, mund të arrihet shpejtësia prej të paktën 100 km/orë. Projekti do të sigurojë akses për komunitetet lokale në një shërbim hekurudhor më të shpejtë dhe të rregullt midis Tiranës, Durrësit dhe TIA. Transporti i mallrave do të jetë më efikas dhe do të sjellë përfitime të konsiderueshme socio-ekonomike për komunitete dhe bizneset vendore. Gjithashtu, Projekti do i japë shtysë ndryshimit të llojit të transportit duke nxitur përdorimin në masë të transportit hekurudhor, dhe duke ofruar një alternative të përshtatshme krahas transportit rrugor.

Hekurudha ekzistuese nuk është e rrethuar dhe përshkohet nga një sërë kalimesh të paligjshme që rrezikojnë komunitetet lokale dhe përdoruesit e hekurudhës. Projekti do të bëjë rrethimin përgjatë linjës së rehabilituar Tiranë-Durrës dhe lidhjes hekurudhore me TIA, që do të mbrojë komunitetet lokale nga dëmtimet prej trenave me shpejtësi të lartë.

Studimet e kryera dhe lejet e marra

Projekti i është nënshtruar një vlerësimi për ndikimin mjedisor (VNM), i pasuar nga konsultime publike dhe prezantime publike në përputhje me kërkesat ligjore vendore/kombëtare dhe kërkesat për leje. Në kuadrin e Projektit janë kryer gjithashtu një anketim social, Kuadri për Blerjen e Tokës dhe Plani i Angazhimit të Palëve të Interesit.

Këto dokumente janë të disponueshme në faqen e internetit të Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës:

Ministria e Mjedisit: <http://www.mjedisi.gov.al/al/dokumenta/vleresimi-i-ndikimit-ne-mjedis-vnm/raporte>

Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës:

<http://www.transporti.gov.al/al/Programi/konsultim-publik>

Më 11 tetor 2016, Ministria e Mjedisit ka lëshuar një Deklaratë ku miraton Projektin.

Vlerësimi Mjedisor dhe Social i Projektit

Ndikimet Mjedisore

Vlerësimi i Ndikimit Mjedisor ka marrë parasysh ndikimin e Projektit në aspekte mjedisore, ka propozuar masat zbutëse që nevojiten, dhe ka konkluduar në një vlerësim të përgjithshëm të shkallës së ndikimit. Shkalla e ndikimit është përshkruar sipas kategorive të mëposhtme:

- E lartë,
- Mesatare,
- E ulët, ose
- E papërfillshme.

VNM-ja parashikon që edhe pse do të ketë ndikime negative të Projektit, që lidhen kryesisht me Lidhjen e Hekurudhore të TIA, pjesa më e madhe e tyre klasifikohen nga VNM-ja si “të ulëta”, si gjatë fazës së ndërtimit edhe gjatë funksionimit. Aspektet mjedisore ku parashikohen ndikime në shkallë të ulët janë:

- Peizazhi
- Burimet ujore
- Bimësia natyrore
- Biodiversiteti (fauna) – gjatë fazës së funksionimit
- Dridhjet
- Trashëgimia kulturore

Aspektet mjedisore ku parashikohen ndikime negative ‘mesatare’ janë:

- Biodiversiteti (fauna) – gjatë fazës së ndërtimit, në kalimet e lumenjve të Tiranës, Lanës, Erzenit dhe Limuthit
- Zhurma, gjatë fazës së ndërtimit dhe funksionimit
- Kushtet atmosferike, gjatë fazës së ndërtimit

Nuk parashikohen ndikime negative të ‘larta’.

Aty ku parashikohen ndikime negative propozohet një program anketimesh dhe masash të tjera zbutëse. Këto përshkruhen në Seksionin 5 të VNM-së, faqet 235-256.

Për zbatimin e Projektit, në HSH do të instalohen sisteme dhe procedura të reja menaxhimi, që do të përmirësojnë mënyrën se si Shoqëria menaxhon ndikimet e saj në mjedis. Këto

procedura do ta ndihmojnë Shoqërinë në arritjen e standardeve ndërkombëtare, të cilat nëse do të kenë sukses, do të jenë edhe në interes të rrjetit të gjerë hekurudhor në Shqipëri.

Shëndeti dhe Siguria

Projekti pritet të ketë një ndikim të dobishëm në shëndetin dhe sigurinë e stafit të HSH-së dhe pasagjerëve e saj duke prezantuar pajisje moderne, sisteme menaxhimi për shëndetin dhe sigurinë, dhe rritjen e ndërgjegjësimit për shëndetin dhe sigurinë. Rrethimi i Lidhjes Hekurudhore me TIA dhe linja e rehabilituar Tiranë-Durrës synojnë të parandalojnë aksidentet mes komuniteteve lokale dhe trenave që do të ecin me shpejtësi më të madhe si pasojë e Projektit. Në të njëjtën kohë, HSH do të punojë me komunitetet lokale për t'ju shpjeguar se si do të funksionojë hekurudha e re dhe se si të jenë të sigurt rreth saj.

HSH do të ketë sistemet dhe procedurat e reja të menaxhimit të shëndetit dhe sigurisë si pjesë e Projektit që synon bërjen të mundur për Shoqërinë të punuarit në përputhje me standardet ndërkombëtare. Këto procedura do të kenë një ndikim të dobishëm afatgjatë në shëndetin dhe sigurinë e punonjësve të Shoqërisë dhe të komuniteteve lokale nëpërmjet rrjetit hekurudhor.

Ndikimet Sociale

Projekti do të sigurojë akses për komunitetet lokale në një shërbim hekurudhor më të shpejtë dhe të rregullt ndërmjet Tiranës, Durrësit dhe TIA. Transporti i mallrave do të jetë më efikas dhe pritet që të sjellë përfitime të konsiderueshme socio-ekonomike për zonën.

Ndërkohë që rrethimi i zonës së Projektit nën zbatim synon të trajtojë rreziqet e komunitetit në lidhje me shëndetin dhe sigurinë, ai edhe do të sjellë mungesën e aksesit që lidhet me një sërë kalimesh jozyrtare që janë krijuar me kalimin e kohës në hekurudhën ekzistuese. Komunitetet lokale do të konsultohen për këto kalime dhe për zbutjen e ndikimeve të mundshme që mund të sjellë mbyllja e tyre.

Lidhja e Linjës Hekurudhore me TIA do të kërkojë shpronësimin e rreth 250,000 m² kryesisht tokë bujqësore dhe do të ndikojë te banorët e zonave që kanë në pronësi ose kultivojnë këto toka, ose që aktualisht kalojnë në to për të kryer veprimtaritë e tyre të përditshme. Kuadri i Blerjes së Tokës (LAF) dhe Plani i Angazhimit të Palëve të Interesit (SEP), që u hartuan për Projektin, përshkruajnë procesin se si do të shpronësohet toka dhe se sa informacion do të bëhet publik për Projektin, si edhe se si personat e ndikuar do të shprehin mendimet dhe shqetësimet e tyre.

LAF ka identifikuar se 125 parcela toke do të ndikohen nga Lidhja e Linjës Hekurudhore me TIA. Pronarët e këtyre parcelave do të identifikohen në Planin e Blerjes së Tokës (LAP) që do të hartohet nga Projekti.

Sapo të përfundojë Projekti Teknik Përfundimtar i Projektit, do të bëhet një Studim Shpronësimi, i cili do të përfshijë një listë të të gjitha tokave, ngastrave, aseteve të regjistruara dhe pronarëve të tyre, siç janë regjistruar në Zyrën e Kadastrës. Më pas do të plotësohet një inventar për tokat dhe asetet, i cili do të përmbajë informacionin bazë për ngastrat e ndikuara dhe të gjitha asetet e ndodhura në to. Si asetet që janë regjistruar në Kadastër, edhe ato që nuk janë regjistruar do të dokumentohen.

Gjithashtu, do të ndërmerret një anketim/census i hollësishëm socio-ekonomik për Personat e Ndikuar nga Projekti (përfshirë fshatrat) me qëllim informimin e LAP dhe identifikimin e Personave të Ndikuar nga Projekti që nuk kanë të drejta ose pretendime ligjore për tokën që ata kanë zaptuar ose përdorur. Për planifikimin e këtyre anketimeve do të organizohen diskutime me bashkitë. Anketimet do të planifikohen në mënyrë ideale që të kryhen paralelisht ose në afate kohore të ngjashme me inventarët e tokës dhe aseteve. Anketimi do të

ndihmojë në identifikimin dhe regjistrimin e personave që nuk u njihen pretendime ligjore për tokën që ata kanë zaptuar ose përdorur në zonën e ndikuar.

Strategjia për anketimet do të sigurojë përfshirjen e grupeve të cënueshme dhe rregjistrimin e çdo përdorimi të zakonshëm të tokës nga fshatra të caktuara.

Zbatimi i Kërkesave Mjedisore dhe Sociale

VNM-ja përfshin detaje për masat zbutëse që do të ndërmarrë Projekti.

BERZH ka ndërmarrë një Shqyrtim Mjedisor dhe Social për Projektin e propozuar dhe përputhshmërinë e tij me Politikën Mjedisore dhe Sociale të BERZH 2014. Fushat ku mund të arrihet më shumë përputhshmëri me Politikën Mjedisore dhe Sociale janë identifikuar në Planin e Veprimit Mjedisor dhe Social (PVMS). PVMS është dakordësuar me HSH-në dhe përcakton programin, identifikon ata që janë përgjegjës dhe përcakton kriteret për sukses, dhe për pasojë siguron një kuadër për monitorimin e zbatimit të masave.

PVMS-ja përmban kërkesa të detajuara për sistemet e menaxhimit dhe kontrollet operacionale që duhen miratuar me qëllim që Projekti të strukturohet në mënyrë të atillë që të përmbushë Kërkesat e Performancës së Bankës, përfshirë procedurat për përmirësimin e efikasitetit të burimeve, menaxhimin e mbetjeve dhe materialeve të rrezikshme. Ajo përfshin gjithashtu, kërkesën për një Plan Menaxhimi Mjedisor dhe Social të Ndërtimit, Planit të Kontraktorit për Angazhimin e Palëve të Interesit dhe Planin për Shëndetin dhe Sigurinë gjatë Ndërtimit që janë të nevojshëm për t'u përgatitur nga kontraktorët, dhe që do t'i nënshtrohen shqyrtimit të pavarur.

Gjithashtu, PVMS përfshin kërkesa për zhvillimin e sistemeve dhe procedurave të Shoqërisë për burime mjedisore, shëndetësore, të sigurisë dhe njerëzore, përfshirë një program për promovimin e praktikave ndërkombëtare të burimeve njerëzore dhe zbatimin e një mekanizmi ankesash për punonjësit. Ka gjithashtu një kërkesë për të vlerësuar kontaminimin e tokës në vendndodhjen e oficinës, dhe rishikim dhe përditësim të planeve të emergjencave. Në të është përfshirë gjithashtu zbatimi i SEP që do të lidhet me fushatën e ndërgjegjësimit të publikut dhe shoqërisë civile në lidhje me sigurinë në dhe përreth hekurudhave.

PMVS është i disponueshëm këtu: <http://www.transporti.gov.al>

Një Njësi e Zbatimit të Projektit (NJZP) do të mbikëqyrë nëse këto janë zbatuar si pjesë e monitorimit të tyre për Projektin.

Konsultime publike dhe angazhimi i palëve të interesit

Angazhimi i palëve të interesit për Projektin ishte ndërmarrë si pjesë e procesit VNM. Aktivitetet e konsultimeve publike shkuan përtej kërkesave ligjore kombëtare. Shoqëria organizoi një sërë intervistash, takimesh dhe një anketim socio-ekonomik paraprak me autoritetet vendore dhe personat e ndikuar për t'i informuar për përgatitjen e LAF dhe për të bërë një vlerësim të ndikimeve në lidhje me blerjen e tokës.

Një Plan për Angazhimin e Palëve të Interesit (SEP) është zhvilluar në lidhje me Projektin për t'u siguruar se Shoqëria komunikon me palët e jashtme të interesit në kohë dhe në mënyrë efikase. Ky plan parashikon se Shoqëria do të angazhohet më tej me komunitetet e ndikuara, do të informojë rregullisht publikun e gjerë për Detajet e Projektit për aktivitetet më të fundit të konsultimit në lidhje me projektin. Është hartuar dhe një Program për Angazhimin e Palëve të Interesit për përfshirje të mëtejshme gjatë aktivitetëve të para-ndërtimit dhe të ndërtimit, i

cili është përfshirë në SEP. Ky program do të përditësohet rregullisht nga Shoqëria në bashkëpunim me MTI-në gjatë kohëzgjatjes së Projektit.

Mekanizmi Publik i Ankesave

Shoqëria do të miratojë një mekanizëm ankesash për Projektin. Parimet e mekanizmit të ankesave përcaktohen në SEP dhe LAF. Shoqëria do të pranojë të gjitha komentet dhe ankesat që kanë të bëjnë me Projektin. Ankesat do të regjistrohen dhe do u kthehet përgjigje brenda 15 ditësh, nëse jepen detajet e kontaktit të ankuesit. Individët që paraqesin komentet ose ankesat e tyre kanë të drejtën të kërkojnë që emri i tyre të mbahet i fshehtë. Ankesat në lidhje me aktivitetet e ndërtimit do të menaxhohen nga HSH.

Çdo person ose organizatë mund të dërgojë komente, ankesa dhe/ose kërkesa për informacion ose personalisht ose nëpërmjet postës, telefonit ose nëpërmjet emailit duke përdorur informacionin e mëposhtëm të kontaktit:

Për dijeni të: **Eni ELEZI**

Adresa postare: **HEKURUDHA SHQIPTARE (HSH), Rruga Egnatia, Nr. 3, Durrës**

Telefon: **++355 69 82 20 407**

Adresa e emailit: info@hsh.com.al

HSH-ja do të monitorojë trajtimin e ankesave.

Në çdo moment, ankuesit kanë të drejtë të kërkojnë zhdëmtime ligjore në përputhje me ligjet dhe rregulloret shqiptare.